

27.01.2026

Positionspapier des Bundesverbands Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V. (bft)

zur Befassung des Bundesrats mit dem Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (*Bundesratssitzung am 30. Januar*)

I. Einleitung

Der Bundesverband Freier Tankstellen (bft) unterstützt und begleitet die Klimaschutzziele der Bundesregierung. Die Transformation des Verkehrssektors kann jedoch nur gelingen, wenn klimapolitische Vorgaben realistisch, wirtschaftlich tragfähig und praktisch umsetzbar ausgestaltet werden.

Vor diesem Hintergrund nimmt der bft Stellung zur aktuellen Befassung des Bundesrates mit der Novelle der THG-Quote, insbesondere zu den von mehreren Bundesratsausschüssen vorgeschlagenen Verschärfungen über den Kabinettsbeschluss vom 10. Dezember hinaus.

II. Aktuelle Ausgangslage

- Die vom Bundeskabinett am 10. Dezember 2025 beschlossene Novelle der THG-Quote enthält bereits eine deutliche Verschärfung der Anforderungen an die Kraftstoffwirtschaft
- Mehrere Bundesratsausschüsse schlagen nun weitergehende Maßnahmen vor, u. a.:
 - eine Anhebung der THG-Quote im Jahr 2027 von 16 % auf 17,5 %,
 - eine stärkere Erhöhung der RFNBO-Quoten im Zeitraum 2030–2034.
- Gleichzeitig berichten unabhängige Marktanalysen (u. a. Argus OMR Fuels, 20.01.), dass es bereits ab 2026 zu einer flächendeckenden Nichterfüllung der RFNBO-Quoten kommen dürfte, da die notwendige Produktverfügbarkeit nicht gegeben ist.
- Bei Nichterfüllung der RFNBO-Quote ist ein Pönale von 120 EUR/GJ vorgesehen.

III. Bewertung aus Sicht des bft

1. Fehlende Produktverfügbarkeit gefährdet die Zielerreichung

Quoteninstrumente können nur dann wirksam sein, wenn die geforderten Energieträger tatsächlich in ausreichender Menge verfügbar sind.

Wenn selbst Marktanalysten davon ausgehen, dass RFNBO-Quoten objektiv nicht erfüllbar sind, verliert das Instrument seine klimapolitische Steuerungswirkung.

Eine Quote, die systematisch zu Nichterfüllung führt, bewirkt keine zusätzliche CO₂-Minderung, sondern lediglich Strafzahlungen.

2. Pönalien führen unmittelbar zu steigenden Kraftstoffpreisen

Die vorgesehenen Pönale Konventionalstrafen treffen nicht abstrakt „die Mineralölwirtschaft“, sondern wirken sich direkt entlang der Wertschöpfungskette bis zur Zapfsäule aus.

Bereits die Verschärfungen im Kabinettsbeschluss führen mittelfristig zu höheren Kosten. Die nun diskutierten Ausschussvorschläge würden:

- frühere und stärkere Preissteigerungen bei Benzin und Diesel auslösen,
- Verbraucherinnen und Verbraucher zusätzlich belasten,
- insbesondere Pendler, ländliche Regionen sowie Gewerbe, Transport und Logistik treffen.

Diese Effekte würden früher eintreten, als noch Ende des vergangenen Jahres erwartet.

3. Belastung des mittelständischen Tankstellengewerbes

Tankstellen sind überwiegend mittelständisch geprägt, regional verankert und bereits heute erheblich in die Transformation eingebunden (z. B. Ladeinfrastruktur, neue Energieträger).

Systematische Pönalien entziehen Betrieben finanzielle Mittel, reduzieren Investitionsspielräume und gefährden Standorte, insbesondere im ländlichen Raum.

Damit wird ausgerechnet jene Infrastruktur geschwächt, die für die Umsetzung der Energiewende im Verkehr erforderlich ist.

4. Ordnungspolitische Risiken durch überambitionierte Quoten

Eine weitere Verschärfung der Quoten ohne Absicherung der Marktverfügbarkeit untergräbt hingegen die Akzeptanz für Klimaschutzinstrumente, verschiebt Verantwortung von der politischen Steuerung auf Strafmechanismen und erhöht das Risiko sozialer und regionaler Verwerfungen.

Klimaschutz braucht hingegen Verlässlichkeit, Planbarkeit und Umsetzbarkeit.

IV. Forderungen des bft an den Bundesrat

Der bft fordert den Bundesrat daher auf:

1. Von weiteren Verschärfungen über den Kabinettsbeschluss vom 10. Dezember hinaus abzusehen.
2. Die THG-Quote 2027 bei 16 % zu belassen.
3. Die RFNBO-Quoten an die reale Markt- und Produktverfügbarkeit zu koppeln.
4. Flexibilitätsmechanismen vorzusehen, etwa:
 - zeitliche Streckung von Quoten,
 - Aussetzung bei nachgewiesener Nichtverfügbarkeit,
 - alternative Anrechnungsmöglichkeiten.

5. Politische Entscheidungen so auszugestalten, dass unnötige und vorgezogene Preissteigerungen für Verbraucher vermieden werden.
6. Technologieoffenheit zu wahren und nicht durch die 'Hintertür' auf 'electric only' zu setzen

V. Schlussbemerkung

Der Bundesrat steht vor einer Entscheidung mit unmittelbaren Auswirkungen auf Preise, Akzeptanz und Umsetzbarkeit der Verkehrswende.

Ambitionierter Klimaschutz und wirtschaftliche Vernunft sind kein Widerspruch – sie müssen jedoch gemeinsam gedacht werden.

Der bft appelliert daher, die Novelle in der Fassung des Kabinettsbeschlusses zu belassen und auf zusätzliche Verschärfungen zu verzichten.